

Asia: VN/17669/2021

## **Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta antaa lausunnon. SBB:n mielestä infrastruktuurituki on erittäin tarpeellinen liikennebiokaasun käytön jouduttamiseksi. Arviomme mukaan jakeluifratuki on toiminut hyvin. Pidämme hyvänä asiana sitä, että asetusta on pyritty kehittämään määrätietoisesti, mihin sidosryhmät on otettu aktiivisesti mukaan.

#### 5 § Tuettavat hankkeet

Näkemyksemme mukaan infratukea tulisi pystyä myöntämään myös paikallisen jakeluverkon piirissä oleville CNG-asemille, miltä osin asetusta on tarvetta tarkentaa. Nyt 5 pykälän ensimmäisen momentin kolmannessa kohdassa rajataan infratuen piiristä pois kaasumarkkinalain (587/2017) soveltamisalaan kuuluvat kaasun siirto- ja jakeluverkkojen piirissä olevat paineistetun kaasun jakeluasemahankkeet. SBB:n mielestä on tärkeää varmistaa, että tukea voisi myöntää Kestävän kasvun määrärahoilla rakennettavien uusiutuvan kaasun jakeluverkkojen yhteyteen perustettaville jakeluasemille.

#### 7 § Tuen myöntämisen edellytykset

Kannatamme sitä, että pykälässä annetaan tekniset vaatimukset kaasun tankkausasteiden jatkuvan tankkauksen vähimmäiskapasiteetin ja kompressorikapasiteetin osalta sekä paineistetun että nesteytetyn kaasun jakelun osalta. Pidämme tärkeänä vähimmäiskapasiteetille määriteltyjä vaatimuksia, koska näin voidaan varmistaa tankkausasemien toimivuus ja riittävä palvelutaso. Tämä tulee entistä tärkeämmäksi, kun kaasujoneuvojen lukumäärät kasvavat niin henkilö- kuin kuorma-autosegmenteissä. Ammattiliikennöitsijöillä (raskas liikenne) on tiukemmat vaatimukset hyvälle palvelutasolle, mikä tulee huomioida jakeluinfraa kehitettäessä. Lisäksi esitämme perustelumuiustiossa mainittavaksi, että kaasutankkausaseman turvallisuuden ja laadun varmistamiseksi voidaan hyödyntää yleisesti käytössä olevia standardeja tai niissä esitetyjä

vaatimuksia esim. EN ISO 16923 (CNG/CBG-tankkausasemat) ja EN ISO 16924 (LNG/LBG-tankkausasemat). Esitämme myös, että ko. standardien käännettäisiin suomenkielille.

5 §:n mukaan tuki olisi suunnattu pääosin uusiutuvien ja muuta kuin biologista alkuperää olevien polttoaineiden jakeluinfraan. Esitämme, että keskipitkällä aikavälillä kiinnitettäisiin myös enemmän huomioita siihen, että tuettavilla jakeluasemilla jaettava polttoaine/sähkö olisi tosiasiallisesti kestävä ja mahdollisimman vähäpäästöistä. Näin voidaan varmistaa ohjauskeino tehokkuus päästöjen vähentämisen näkökulmasta.

## 8 § Tuen saaja

SBB kannattaa täsmennystä, että myös maataloille voitaisiin myöntää tukea, jos hakemus/jakeluasema täyttää asetuksessa määritellyt myöntämisen edellytykset.

## 9 § Tarjouskilpailu

Kannatamme sitä, että tuki määräytyy tarjouskilpailun perusteella. Taustamuistiossa kerrotaan, että kaasunjakelun osalta tarjouskilpailu järjestettäisiin vasta sitten, kun komissio on antanut ennakkohyväksynnän tukiohjelmalle. Esitämme, että Suomi hakee ennakkohyväksynnän viipymättä, jottei tarjouskilpailu myöhästy liikaa. Toteamme myös, että pidämme valitettavana sitä, ettei kaasunjakelu ole ryhmäpoikkeusasetuksen piirissä, vaikka biokaasun elinkaaren aikaiset päästöt ovat hyvin alhaiset.

## 10 § Tuen kohdistaminen

Nyt pykälässä 10 esitetään kaasunjakeluasemille yhteensä 3,7 miljoonaa euron määrärahoja. Esitämme, että kaasunjakeluasemille esitetään kohdistettavan yhteensä 5 miljoonaa euroa fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti ja tämä puuttuva 1,3 miljoonaa euroa kohdistettaisiin erityisesti nesteytetyn kaasun jakeluasemille.

Tämä muutos olisi perusteluta myös teknologianeutraalisuusperiaatteen näkökulmasta sekä sen vuoksi, että kaasuinfra tarvitsee nyt riittävän suuret satsaukset. Nykyisen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan ja jakeluverkoston kattavuuden perusteella määrärahoista isompi osa tulisi kohdistaa nimenomaan nesteytetyn kaasun jakeluun liittyvään infraan. Puutteellinen infrastruktuuri on selkeä pullonkaula kuljetusyrityksillä käyttövoiman vaihtoa harkittaessa, mikä tulee hyvin esille SKAL:n helmikuussa 2022 julkaisemassa Kuljetusbarometrissä, jonka mukaan 85 % kuljetusyrityksistä katsoo että tankkaus- ja latausinfrastruktuurin puutteet estävät investointeja vaihtoehtoihin käyttövoimiin (<https://www.skal.fi/fi/julkaisut/skalin-kuljetusbarometri-12022-polttoaineen-kulutuksella-suurin-merkitys>) On myös vaarana, että puutteellinen jakeluinfra ja tätä kautta jarrutettu myös alhainen kysyntä muodostuvat pullonkauluksi myös kotimaisen nesteytetyn biokaasun tuotannon kasvattamisen suhteen.

Luvussa 3 on mainittu, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa on esitetty, että kaasujoneuvojen tankkausasemien tukemiseen varataan 5 M€/vuosi eli yhteensä 20 M€ vuosille 2022-2025. Tämä on mielestämme vaadittava minimitaso kaasunjakeluinfrastruktuurin tukemiseen vuosittain. Tukiohjelman tavoitteena on, että kasvatetaan paineistetun kaasun (CBG) tankkausasemien määrää

vähintään 25:llä ja nesteytetyn kaasun (LBG) tankkausasemien määrää vähintään 14:llä vuoden 2024 loppuun mennessä. Samoin tavoitteenasetannan yhteydessä on mainittu, että kattava lataus- ja tankkausverkosto on edellytys sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle.

## 11 § Tarjous

Pidämme tärkeänä, että tuettavat hankkeet ovat teknisesti toimivia ja turvallisia. Kannatamme sitä, että uuden teknologian investointihankkeiden yhteydessä hakijaa pyydetään selvittämään uuden teknologian uutuusarvo, lisäkustannukset, saavutettavat hyödyt sekä mahdolliset riskit.

## 12 § Tarjousten vertailu

Esitämme, että pykälän 4 momenttia muutetaan siten, että 'TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluva' muutetaan 'TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun kattavaan verkkoon kuuluva'. Tämä muutos tekee tukimekanismista joustavamman, sillä se mahdollistaa tuen saamisen myös TENT-T ydinverkon ulkopuolisille alueille. Myös ydinverkon ulkopuolisilla alueilla voi hyvinkin olla kysyntää liikennekaasulle, ja biokaasua voidaan hyvin myös tuottaa näillä alueille.

Esitämme seuraavaa muutosta [hakasulkein]:

Ryhmään 3 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun [kattavaan verkkoon] kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä.

Ryhmään 4 kuuluvaa hanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saadaan kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun [kattavaan verkkoon] kuuluvasta, Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä.

## 14 § Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset

Esitämme, että pykälän 1 momenttiin muutetaan siten, että myös muut kuin suuritehoiset latauspisteet voisivat saada 35 prosentin tukitason. Tämä muutos olisi perusteluta teknologianeutraalisuusperiaatteen näkökulmasta sekä sen vuoksi, että kaasuinfra tarvitsee nyt riittävän suuret satsaukset myös päästöjen vähennysmielessä. Nykyisen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra ja jakeluverkoston kattavuuden perusteella määrärahoista isompi osa tulisi kohdistaa nimenomaan nesteytetyn kaasun jakeluun liittyvään infraan.

## 18 § Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus

SBB kannattaa, että pykälässä 18 velvoitetaan tuen saajaa raportoimaan hankkeen toteutuneet vaikutukset. Muistiossa on esitetty esimerkkejä raportoitavista asioista. SBB kannattaa, että pykälässä 18 muutettaisiin enemmän velvoittavampaan suuntaan velvoittamalla tuen saajaa raportoimaan hankkeen toteutuneet vaikutukset tarkemmin. Samat tiedot tulisi edellyttää

arvioitavan jo hakemusvaiheessa, jolloin vaikuttavuusarviointi voitaisiin tehdä näihin verrattuna. Tällä varmistettaisiin myös hankkeen syvempi etukäteisarviointi.

Lisäksi haluamme nostaa esille huolestamme siitä, että osa tuen saaneista hankkeista ei toteudu. Tämä on valitettavaa jakeluinfrastruktuurin kehittymisen kannalta. Pidämme tärkeänä, että tuki kohdistettaisiin hankkeille, joiden toteuttamiskelpoisuus on korkea. Emme kuitenkaan kannata sakkojärjestelmä tms. käyttöön ottamista jatkossakaan. Uskomme, että oikein määritellyillä kriteereillä voidaan riittävän tehokkaasti karsia sellaiset hankkeet, jotka eivät lähtökohtaisesti omaa riittäviä onnistumisen edellytyksiä.

Hankkeiden peruutuminen voi johtua useasta eri syystä. Koronaepidemia on johtanut laitteiden ja osien toimitusviivästyksiin sekä yleiseen kustannusten nousuun. Osassa hankkeista, joille tukea on myönnetty, budjettilaskelmat ovat jo alun perinkin olleet alakantissa. Osansa ongelmasta varmasti muodostaa myös se, ettei hanketta saa aloittaa ennen tuen hakemista, jolloin tukea haetaan varmuuden vuoksi ehkä liiankin hyvissä ajoin etukäteen. Aikataulutukseen vaikuttaa usein paikallisen biokaasulaitoksen valmistumisen aikataulu. Myös myönnettävät lisäajat voivat niin ikään blokata mahdollisuudet toisilta ”yrittäjiltä”. Tuleekin välttää tilanteet, että harkinnassa oleva tai toteutukseen lisäaikaa hakenut jakeluasema estää tuen saamisen muilta samalle alueelle asemaa suunnittelevilta toteutuskelpoisilta hankkeilta.

Tieliikenteen infrastruktuurin tukiohjelman arviointi -raportin (Energiavirasto, 2021: <https://www.epressi.com/media/userfiles/143360/1633497222/tieliikenteen-infrastruktuurin-tukiohjelman-arviointi-2021.pdf>) mukaan monille infratukea saaneille asemille on haettu lisäaikaa ja kohtuullisen suuri määrä jakeluasemista jää myös toteutumatta. Käytettävissä olleet varat eivät palaudu kaasuinfran kehittämiseen.

## 20 § Voimaantulo

Pidämme erittäin kriittisenä sitä, että komission hyväksyntä kaasunjakeluasemien tukikelpoisuudelle saadaan nopeasti.

Virolainen-Hynnä Anna  
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry